

forbæres, Jeg er altsaa fuldkommen enig med Regeringen i, at det vilde være rigtig at komme til en Forandring her, men der er et Punkt, hvor jeg er af en anden Mening og nærer mine Tvivl; det er jo ganske givet, at det er den ungarske Zonetarif, som har været Modellen til det Forslag, der er opstillet, det vil sige, jeg ved meget godt, at det slet ikke er den ungarske Zonetarif, man her tænker sig at indføre, det er slet ikke det Princip, det er et Princip med Kilometerberegning og med en stærkt faldende Stala, men de Fordele, som den ungarske Zonetarif har skaffet Ungarn, vil man ved dette noget modificerede System skaffe Danmark, og de praktiske Resultater nærme sig forbausende stærkt til hinanden, naar man ser efter og gennemgaar Enkelthederne. De nærliggende praktiske Fordele ere jo: Letheden ved Billetberegningen, Muligheden af at løse direkte Billet uden for stor Vanskelighed og Ophold for Personalet fra en hvilken som helst Station saa godt som til en hvilken som helst anden Station, og saa den betydelige Nedbættelse. Disse Fordele har man ogsaa opnaaet ved vor Tarif, og det er ganske kuriøst at se, at Enderesultaterne, de 6 Kr. og de 10 Kr., som man tænker sig at naa her i Danmark, ere netop de samme Tariffer, hvormed den ungarske Zonetarif ender. Paa nogle Brøder nær er 6 og 10 Kr., henholdsvis for 3dje og 2den Klasse, den højeste Betaling, der i Ungarn gives for at rejse, og saa kan man gerne sige, at den ungarske Tarif er forholdsvis lavere, fordi det der drejer sig om Rejser paa 900 Kilometer, hvad det ikke gør her. Forholdet er altsaa det, at de praktiske Resultater af den her alternativt foreslaaede danske Persontarif blive nogenlunde ensartede med den ungarske. Foruden det Eksempel, jeg nævnte fra de meget lange Rejser, skal jeg nævne, at det, naar man tager en Mellemrejse, viser sig, at den danske Persontarif har omtrent 2 Kr. 20 til 2 Kr. 60 Øre fra 11—13 Mil paa 3dje Klasse, og at en Rejse i Ungarn, hvor Tariffen jo er ensartet — der kommer man ind i Zonestystemet — inden for en Zone fra 11—13 Mil koster med Persontog 2 Kr. 25 Øre, med Altog 4 Kr. 50 Øre. Vi ere altsaa snarere lavere, naar man regner Mellemproportionalen mellem Person- og Altog. Det er jo en Ting, hvorved den her foreslaaede Persontarif adskiller sig fra den ungarske, at man i god Overensstemmelse med vort Lands Kommunikationsforholds Natur i det hele taget ikke har ment at burde have Forstel paa Taksterne mellem Persontog, blandede Tog og Altog. Som alle vide, der rejse her i Lan-

det, glider det saaledes over i hinanden, at en Udskillelse her vilde være ganske upraktisk. Tager vi omtrent Mellemproportionalen mellem Person- og Blandet-Togtaksterne og Altogtaksterne, saa vi ikke saa lidt højere Takster i Ungarn end i den alternativt foreslaaede danske Tarif. Der er altsaa ikke Spor af Grund til at sige andet end, at man, hvis man indfører denne alternative Tarif, er paa Højden med den liberaleste, man har i Europa, ja, at den overtræffer det endog saa i visse Henseender. Jeg har kun paa eet Punkt en Indvending imod den, men det er ogsaa et ret væsentligt Punkt, og det er med Hensyn til de meget korte Afstande. Der er ingen Tvivl om, at det er paa disse meget korte Afstande, at Afstafelsen af Dobbeltbilletsystemet vil føles. Regner man, at vi have 30 pCt. Rabat ved Dobbeltbilletter og 25 pCt. ved gennemgaende, endda noget mindre for de mindste Afstande ifølge Enkelbilletsystemet, ville de mange Menneſter, der bo i Nærheden af en By og enten bo uden for Byen og have deres Forretning i Byen eller for deres Forretnings Skyld ere nødte til meget ofte at tage ind til Byen, aabenbart blive brøstholdne, og man vil lægge Hindringer i Vejen for den fra Samfundets Synspunkt set gode og heldbringende Udvikling, hvorefter Folk mere og mere vælge deres Boliger uden for Byerne og navnlig uden for Hovedstaden. Det kan være kedeligt nok for Kjøbenhavns Kommune og for Aarhus og Aalborg, at Folk gøre det, men man maa sandelig af Hensyn til den nu virkende og opvoksende Slægts Sundhed ønske, at det maa brede sig mere og mere, og enten man ønsker det eller ikke, er det en naturmæssig Udvikling overalt i Europa, at der ofte opstaar større eller mindre Kolonier i Nærheden af Byerne, hvor Folk, der have deres Virksomhed i Byen, bo og mere og mere almindeligt bo hele Aaret rundt. Men selv om man vil se bort fra Landliggerinteresserne, gælder det Landet rundt om en Masse Menneſter, at de af ren Forretningsinteresse nødvendigvis maa ind til Handelscentrerne fra deres nærmere Omkreds, og dem skulde man komme til Hjælp og ikke yderligere belaste. Jeg vil derfor i høj Grad anbefale Regeringen, da den allerede har været saa overmaade lærvillig over for den ungarske Zonetarif, at følge den et Skridt endnu, nemlig til dens Takster for Nærtrafikken. I den Henseende staar ogsaa den her foreslaaede Persontarif meget tilbage for den ungarske. Den ungarske Zonetarif har den ganske fortræffelige Regel, at den har en speciel Tarif for næste og næstnæste Station. For næste Station koster